



رسائل جغرافية

أسطورة هيبالوس...
والملاحة في المحيط الهندي

حسن صالح شهاب

ذو الحجة - ١٤٠٧هـ
أغسطس - ١٩٨٧م.

١٠٤

نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

الاشتراكات

في الكويت

للمؤسسات ١٢ دينارا كويتيا (سنويا)

للأفراد ٦ دينارا كويتيا (سنويا)

خارج الكويت

للمؤسسات ١٥ دينارا كويتيا (سنويا)

للأفراد ٧.٥ دينارا كويتيا (سنويا)

الجمعية الجغرافية الكويتية

ص.ب: ١٧٠٥١ الكويت الخالدية الرمز البريدي 72451

رسائل جغرافية
نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

[١٠٤]

أسطورة هيبالوس...
والملاحة في المحيط الهندي

حسن صالح شهاب

ذو الحجة - ١٤٠٧هـ
أغسطس - ١٩٨٧م.

بسم الله الرحمن الرحيم

أسطورة هيبالوس...
والملاحة في المحيط الهندي

ورد في تقرير (بريبلوس) المشهور The Periplus of the Erythraean Sea (١) عن الملاحة في المحيط الهندي، وشواطئه، وشعوبه، وموانئه، وتجاراته، أن السفن اليونانية والرومانية، «عندما كان لا يقدر أحد على الإبحار إلى ما خلف المحيط [الهندي] كانت، جميعها، تأتي إلى (العربية السعيدة) Arabia Eudaeaman (٢) التي كانت، في الأيام القـديمـة، تتلقى تجارة الشرق والغـرب، تماماً مثلما تتلقى (الاسكندرية)، الآن، السلع التي تجلب إليها من داخل مصر وخارجها.

ولذلك سميت بـ (السعيدة). وقبل أيامنا، بزمن غير طويل، خرّبهـا (كربئيل) Charibael (٣).

وأن الرحلات إلى الهند من (العربية السعيدة)، و (قنا)(٤)، كانت تقوم بها سفن صغيرة، تسير بحذاء الساحل، وأن (هيبالوس) Hippalus (٥) كان أول ملاح استطاع، بعد ملاحظة مواقع الموانى وحالة الجو والبحر، أن يشق طريقه، بالرياح الجنوبية الغربية، في عرض المحيط إلى الهند مباشرة. وأن اسم (هيبالوس)، الذي عرفت به هذه الرياح، أخذ من اسم أول من سافر بها في عرض هذا المحيط. «ومنذ أيام هيبالوس صارت السفن تبحر في عرض المحيط رأساً إلى الهند، بعضها من (قنا) Cana وبعضها من (رأس التوابل) Cape of Spices (٦).

وهؤلاء الذين يقصدون (داميريكا) Damirica (٧) يطلقون مقدمة السفينة بعيداً عن الريح(٨) من (أكليس) Ocelis (٩)، بينما الذين يقصدون (باريجازا) Barygaza (١٠) و (سكيثيا) Scythia (١١) يحافظون على المجرى بحذاء الساحل لمدة لا تزيد على ثلاثة أيام، ثم يأخذون بعد ذلك نفس الخط المباشر إلى الهند، من المنطقة التي تكون فيها الرياح ملائمة لمجراهم في عرض البحر، بعيداً عن البر»(١٢).

أما موسم هذه الرحلات فيبدأ من مصر - كما ورد في بريبلوس - في شهر يوليو الموافق شهر (أبيب) القبطي Epiph [١٣]. وهذا أيضاً ما ذكره (بليني) Pliny [١٤] حيث قال: «في منتصف الصيف قبل طلوع نجم (الكلب الكبير)، أو بعده مباشرة، تقلع السفن من (برانيك) Beranic [١٥]، وبعد ثلاثين يوماً[١٦] تصل إلى (أكليس) في بلاد العرب أو (قنا)، ثم تنطلق في عرض البحر إلى الهند، وبعد أربعين يوماً، إذا كان هبوب الرياح المسماة بـ (هيبالوس) ملائماً، تصل إلى أقرب ميناء في الهند، ويسمى (موزيريس) Muziris [١٧].

ونجم (الكلب الكبير) تسميه العرب (الشعري العبور) و (الشعري اليمانية)، ويعرف عند البحارة العرب بـ (التير). وهو نجم براق من القدر الأول[١٨]، من النجوم الجنوبية، وكان يطلع في أيام (بليني) في منتصف الصيف[١٩]. وتقييد مواسم السفر بطلوع النجوم، عند الرومان واليونان، دليل على أنهم كانوا، كبحارة المحيط الهندي، من عرب وهنود وغيرهم، يعتمدون على النجوم في أسفارهم.

أما موسم عودة السفن الرومانية واليونانية من الهند إلى مصر، فقد ورد ذكره في قول (بليني): «ويقلع المسافرون من الهند، في طريق عودتهم إلى أوروبة، في بداية الشهر القبطي (طوبه) Tybis الذي يوافق ديسمبر من شهورنا أو، على كل حال، قبل السادس من الشهر القبطي (أمشير) Mechir الذي يوافق السادس من يناير. وبذلك يستطيعون أن يسافروا إلى الهند ويعودوا منها في نفس السنة. ويقلعون من الهند بالرياح الجنوبية الشرقية[٢٠]، وفي البحر الأحمر يسافرون بالرياح الجنوبية الغربية أو الجنوبية»[٢١].

وعن الطرق البحرية يقول بليني: «في العصور المتأخرة اعتبر كحقيقة مؤكدة أن الرحلة من (سياجروس) Syagrus [٢٢]، الجبل البارز في البحر من بلاد العرب، إلى (باتالا) Patala [٢٣]، والتي تقدر مسافتها بـ (**١٣٣٥**) ميلاً، ممكن القيام بها بمساعدة الرياح الجنوبية الغربية المعروفة بهيبالوس.

«ثم جاء بعد ذلك زمن ظهر فيه أن أقصر وآمن طريق لأولئك الذين يمكن أن يقلعوا من نفس هذا الرأس، هو الطريق إلى (سيجروس Sigerus، ميناء بالهند. ولازالت السفن تسلك هذه الطريق حتى يأتي، في النهاية، أحد التجار فيكتشف طريقاً أقصر منها. إن الطمع في الكسب جعل الهند قريبة منا. وفي الوقت الحاضر تتم كل عام رحلات مصحوبة برماة النبال الذين يُحملون على ظهور السفن، لأن هذه البحار تغزوها القراصنة باستمرار»(٢٤).

* * *

ذلك مجمل ما ورد في (بريبلوس) وتاريخ (بليني) عن اكتشاف هيبالوس لمجرى الرياح الجنوبية الغربية، وملاءمته للسفر في عرض المحيط من بلاد العرب إلى الهند، والرحلات المباشرة بين مصر والهند. وللأسف نجد من بين الذين تناولوا هذا الخبر من الباحثين، ولم يدققوا النظر فيه، ولا علم لهم بأوليات قواعد الملاحة الشراعية، من اعتقد أن هيبالوس هو أول ملاح سافر بالرياح الجنوبية الغربية إلى الهند، وأن البحارة العرب وغيرهم من بحارة المحيط الهندي، لم يكونوا يسافرون بهذه الرياح إلى الهند. كالدكتور جورج حوراني، الذي زعم في كتابه «العرب والملاحة في المحيط الهندي»(٢٥) أن البحارة العرب كانوا، ولازالوا، يسافرون إلى الهند بالرياح الشمالية الشرقية، وأن «المنهج الذي تتبعه السفن العربية الآن في السير من عدن [إلى الهند] هو أن تقلع في الشتاء، وتسير في محاذاة ساحل حضرموت محتمية به، ثم تلقي بنفسها أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من منطقة تقارب الشمال الشرقي، وهي في هذا لا تلقى صعوبة ما. فلم إذن اختار اليونان والرومان القيام بالرحلة في موسم تكتنفه المخاطر؟»(٢٦) يعني موسم الرياح الجنوبية الغربية.

ثم قال: «فإذا كان هيبالوس قد سار مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وكان هذا كشفاً قام به، فلابد أن هذه الطريق لم تكن هي التي يتبعها العرب قبله،

وثمة شيء آخر هو أنه، بينما كانت السفن اليونانية تبنى بناءً قوياً بالمسامير، **كانت** سفن العرب تشد ألواحها بألياف جوز الهند. فكانت لا تصلح إلا للجو **المعتدل**، وتتصدع في البحار الصاخبة. فلا يحتمل غالباً أنها سارت مرة مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية. فيتبقى طريقان: فإما أن العرب كانوا يقطعون الرحلة كلها محتذين سواحل بلاد العرب وإيران. وقد فعل اليونان ذلك قبل هيبالوس، ويحتمل كثيراً أنهم كانوا في هذا ينسجون على منوال العرب. وإما أن العرب كانوا يفيدون من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على النحو الذي وصفناه آنفاً، كما يفعلون اليوم، وكما كانوا يفعلون في القرون الوسطى، على نحو يكاد يكون قاطعاً. وهذا أيضاً معقول. ومن المحتمل كثيراً أن العرب كانوا يسلكون الطريقين معاً»(٢٧).

وزعم أن المسعودي(٢٨) قال إن «الموسم الذي كان العرب يبحرون فيه عامة، في الجزء الغربي من المحيط الهندي، هو عندما تكون الشمس في القوس، أي في النصف الثاني من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر. فالسفن نادراً ما كانت تبحر في يونيه»(٢٩).

وقبل العودة إلى خبر اكتشاف هيبالوس، ومقارنة مواسم سفر السفن اليونانية والرومانية، وطرقها إلى الهند، والعودة منها، بمواسم وطرق البحارة العرب في أيام ابن ماجد وسليمان المهري(٣٠) لنتعرف على مدى الاتفاق والاختلاف بينها، هناك ملاحظات على افتراضات (الحوارنى) هذه لابد من ذكرها:

١ـ نلاحظ أن (الحوراني) لم يذكر الريح التي كانت السفن العربية تسير بها بحذاء ساحل بلاد العرب الجنوبي، قبل أن تلقي بنفسها ـ كما قال ـ أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية. فهل كانت تسير بالرياح الشمالية الشرقية، الجهة التي تهب منها هذه الرياح؟ إن ذلك مستحيل بالطبع.

٢ـ لم نعثر في الجزء الأول من كتاب «مروج الذهب» الذي وصف فيه المسعودي «البحار والأنهار»، على ما نسبه إليه من أن العرب عامة كانوا يبحرون في الجزء

الغربي من المحيط الهندي عندما تكون الشمس في القوس . . . الخ ، وإنما وجدنا المسعودي يقول : «وبحر الهند لايزال كذلك إلى أن تصير الشمس إلى السنبلة ، فيركب حينئذ ، وأهدأ ما يكون عند كون الشمس في القوس»[٣١] .

فبحر الهند لايزال كثير الأمواج حتى تدخل الشمس في برج السنبلة «قرب الاستواء الخريفي» ـ كما قال ـ فيركب حينئذ ، وليس ـ كما فهم الحوراني ـ عندما يكون أهدأ «عند كون الشمس في القوس» . و بين برج السنبلة وبرج القوس برجان هما : (الميزان) و (العقرب) تقطعهما الشمس في شهرين بعده خروجها من السنبلة ، ثم تدخل بعدهما في برج القوس . وعلى هذا يكون ركوب بحر الهند في شهر أغسطس ، قرب الاستواء الخريفي ، وليس ـ كما خمّن ـ فيما بين منتصف نوفمبر ومنتصف ديسمبر.

هذا إلى أن المسعودي لا يذكر من البحارة العرب غير العمانيين .وقد سافر معهم عدة مرات من عمان إلى سواحل شرقي افريقيا والهند . وأن السفر لا ينقطع طوال العام من مواني عمان الشرقية إلى (جوزرات) ، في المركب الخفيف المعتد ، إذا كان ربانه جيداً. قال ابن ماجد : «ولا يتغلق البحر ، من العام إلى العام ، من (قلهات) ، و (مسقط) إلى (جوزرات)[٣٢] على (العيكار) المعتد إذا كان فيه معلم جيد»[٣٣] أي أن السفر في البحر بين عمان وجوزرات يستمر طوال العام في مركب (العيكار) ، من مسقط وقلهات إلى مواني جوزرات ، إذا كان فيه ربان ماهر . والعيكار نوع من المراكب الخفيفة . أما من خليج عدن فيتعذر على السفن الشراعية ـ كما قلنا ـ السفر في فصل الشتاء في وجه الرياح الشمالية الشرقية .

٣ـ لم يدرك (الحوراني) ، للأسف ، أن ما صنعه هبالوس يعدّ كشفاً وحدثاً جديداً بالنسبة للملاحة في عرض المحيط بالرياح الجنوبية الغربية ، الذي كان مجهولاً لدى الرومان واليونان ، وأن السفر بهذه الرياح بمحاذاة السواحل كان معروفاً من قبل هبالوس . بل إن بعض الباحثين ذهب إلى أن البحارة العرب والهنود كانوا ينطلقون بشجاعة بهذه الرياح في عرض البحر. ومن هؤلاء (ولفريد

سكوف) Wilfred H. Schoff مترجم (بريبلوس) إلى الانجليزية الذي قال معلقاً على تسمية الرومان للرياح الموسمية الجنوبية الغربية باسم هيبالوس: «إن اكتشاف هبالوس، الذي يحتمل حدوثه في حوالي ٤٥ قبل الميلاد، قد فتح محيطاً جديداً للملاحة الرومانية. لكن من المرجح أن السفن العربية والهندية قد ألفت ذلك المحيط لقرون عديدة. فمن غير المعقول أنها لم تستفد من التغيرات الدورية للرياح الموسمية، وإلى حد بعيد، من تلك الرياح التي تعتبر أبرز مميزات المناخ في منطقتها. بل إن الشواهد قد أثبتت أن بحارة هذين البلدين كانوا، على عكس ذلك تماماً، ينطلقون بسفنهم في شجاعة في عرض البحر، قبل أن يكتب أي تقرير يتحدث عن هبالوس»(٣٤).

٤ـ لقد أخطأ (الحوراني) أيضاً في اعتقاده أن السفن المخرزة بخيوط من ليف جوز الهند تتصدع في البحار الصاخبة. فهذه السفن كانت ـ كما وصفها هو نفسه، نقلاً عن ابن جبير وابن بطوطة ـ «مرنة فإذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأحمر، أو غيرها، كانت أقل قابلية للكسر من المركب المسماري. كذلك في ساحلي (مالابار) و (كروماندل) بالهند، كانت السفن المخيطة تستطيع الرسو على الشاطيء فوق الزبد الكثيف، وتتحمل الصدمة حين تلقي بها موجة عالية على الساحل»(٣٥). ثم لو أنه زار المواني، القديمة بساحل اليمن الجنوبي وعمان، حيث تصنع إلى اليوم قوارب الصيد المخيطة، وقارنها بقوارب الصيد المسمّرة، لوجدها لا تقل عنها متانة.

٥ـ ليس صحيحاً أن السفن الصغيرة الخفيفة لا تقدر على المناورة ومغالبة الأمواج في عرض البحر كالسفن الكبيرة. بل هي عند البحارة أقوى على مغالبة الأمواج من السفن الكبيرة الثقيلة، فهي أسرع التفافاً، وأكثر مرونة في القيادة، وأقل تأثراً بالأمواج الهائجة منها. قال شهاب الدين أحمد بن ماجد: «مثل التنبوليات في غلق البحر لا ينقطعون من (كنكن) إلى (كنبايه)(٣٦) ونواحيها. لأنها مراكب صغار معتدة، وأما الكبار فلا»(٣٧). أي أن المراكب التي تنقل (التنبول)(٣٨)

لا ينقطع سفرها من (كنكن) إلى (كنباية) أثناء موسم تغليق البحر، أي توقف السفر فيه بسبب اشتداد هبوب الرياح الجنوبية الغربية، المعروفة عند البحارة بالكوس، لأنها مراكب صغار، أما المراكب الكبار فلا تقدر على السفر مثلها في هذا الموسم. وقال أيضاً: «وخذ حذرك من أول النيروز[٣٩] إلى سبعين النيروز في المركب الثقيل أن تسقط عن رأس الحد[٤٠] إذا أردت قلهات ومسكت [مسقط]، لأنه غير خفيف بالمغالبة، خصوصاً في أيام البنات إذا جئت من الهند»[٤١].

يقول، ما معناه، أنك إذا جئت من الهند قاصداً قلهات أو مسقط، فلا تمل بالمركب إلى الجنوب عن رأس الحد، خصوصاً في موسم رياح بنات نعش، وهي رياح الشتاء التي تهب من ناحية مغيب نجوم بنات نعش في الجانب الشمالي من السماء، وفي المركب الثقيل، لأنها سوف تدفع به إلى الجنوب بعيداً عن الرأس، فهو غير خفيف في المناورة والمغالبة. فالمركب الكبير الثقيل عند ابن ماجد، أمهر ملاح عرفه المحيط الهندي في القرن الخامس عشر الميلادي، لا يصلح لمغالبة الأمواج كالمركب الصغير الخفيف. بل إن المسعودي، الذي لم يكن بحاراً، قد لاحظ ذلك أثناء رحلاته البحرية مع بحارة عمان. فهو يقول: «وليس يكاد يقطع [البحر] من عمان نحو الهند في انتهائه، إلا مركب معزّز وحمولته يسيرة»[٤٢]. أي أن المركب إذا كانت حمولته يسيرة يستطيع قطع البحر من عمان إلى الهند. وضمير الغائب في (انتهائه) يعود إلى موسم هيجان بحر الهند.

٦- إن السفر بجوار السواحل ليس سهلاً وأميناً، كما تصوره الحوراني وإنما هو أصعب وأخطر من السفر في عرض البحر. فالسواحل غالباً، لا تخلو - كما نعلم من الأخوار - وهي ألسنة من البحر داخلة في البر، ومن الرؤوس، والصخور الظاهرة والخفية، والمضاحل، وغير ذلك من الأشياء التي تعرقل الملاحة بجوارها، وتجعلها خطرة، خصوصاً إذا كانت الريح تأتي قوية من ناحية جانب المركب المقابل لعرض البحر. أو إذا كان المد، أي التيار، يدفع بالمركب نحو الشاطيء، مع

ضعف الريح التي يسير بها المركب. ففي مثل هذه الأحوال يندفع المركب نحو الشاطيء ويرتطم بصخوره، أو يجنح على رماله، إذا لم يكن فيه ربان ماهر خبير بالملاحة المحاذية للساحل.

أما عرض البحر، إن لم تكن هناك عاصفة، فهو أهدأ من أطرافه. بل إن من علامات قرب الجزر والرؤوس، عند البحارة عظم الموجة والمدّ(٤٣).

مواسم سفر المراكب العربية إلى الهنـد

من البديهي أن تحديد مواسم السفر في أي بحر، واتجاهات المسالك فيه، يعود إلى طبيعة تكوين البحر، ومهبات الرياح فيه. ومن غير الطبيعي ألا يلاحظ ذلك من امتهن ركوب البحر للاصطياد، أو تجارة يتنقل بها على قاربه من مرسى إلى مرسى في ساحله، ويستفيد من كل هبة ريح في دفع قاربه لناحية هذا الغرض أو ذاك. وأن يأتي بحار غريب من بحر بعيد عن بحره، فيكتشف قبله الريح الملائم للسفر إلى أية جهة من بحره. ومن غير الطبيعي أيضاً أن تكون الريح التي تسافر بها السفن بمحاذاة ساحل البحر غير الريح التي تسافر بها في عرضه، إذا كانت الجهة المقصودة واحدة. وعليه فإن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي سافر بها هبالوس في عرض المحيط إلى الهند رأساً، هي نفسها الرياح التي كانت، ولا زالت السفن الشراعية تسير بها، حتى الوقت الحاضر، بحذاء ساحل بلاد العرب الجنوبي، من مضيق باب المندب إلى رأس الحد بساحل عمان.

وقد بقيت السفن العربية، حتى بعد سفر (هيبالوس) بهذه الرياح في عرض المحيط، محافـظة على مسـالكها القديمة المحاذية، غالباً، للسواحل. ذلك لأنها كانت، منذ أيامها الأولى، أشبه بالمتاجر المتنقلة بين المراسي، يبيع أصحابها في سوق المرسى الذي يصلون إليه ما اشتروه من السلع من أسواق المراسي التي قبله، إن وجدوا لها فيه رواجاً. وسفن هذه حالتها لابد لها من مسايرة الساحل وأن تعرج على ما فيه من الموانئ. فهي بذلك تختلف عن السفن الرومانية التي كانت تنقل السلع الشرقية من الهند إلى مصر رأساً، وتحاول أن تصل إلى البحر الأحمر قبل موسم هبوب الرياح الشمالية فيه، التي إن هبت قبل عودتها إلى مصر، ستجبرها على البقاء، أعني

السفن، في مواني اليمن الجنوبية، إلى موسم الرياح الشمالية الشرقية في السنة التالية، ولن تعود إلى مصر إلا بعد سنتين تقريباً. وهذا، أعني بعد الشقة بين مصر والهند، وما كانت تواجهه السفن الرومانية واليونانية من المصاعب والمخاطر يفسر لناقلة عدد رحلات هذه السفن بين مصر والهند، ففي أيام الامبراطورية الرومانية الأخيرة، وتوقفها في عصر الامبراطورية البيزنطية[١]، ثم تقلصها بعد ذلك، بحيث لم تعد تتجاوز المواني القريبة من مضيق باب المندب، حيث كانت السفن الرومانية واليونانية تستبدل بالسلع التي جلبتها من مصر ما تريده من السلع الشرقية. كما كانت تصنع قبل رحلاتها المباشرة إلى الهند.

والموسم الذي كانت السفن اليونانية والرومانية تسافر فيه إلى الهند هو ـ كما سنرى بعد قليل ـ نفس الموسم المعروف لدى البحارة العرب بـ (الداماني) أو (الديماني)، و (التيرما) و (المفتاح). ويشمل الربع الأخير من موسم الرياح الجنوبية الغربية المعروفة عند البحارة العرب بـ (الكوس). وهناك موسم آخر كانت المراكب العربية والهندية تسافر فيه إلى الهند، لكنه لم يكن ملائماً للسفر من مصر إلى الهند، والعودة إلى مصر في نفس السنة كموسم (الداماني) بآخر الكوس. وعدم الإشارة إلى هذا الموسم عند (بليني) و (بريبلوس) يؤكد أن السفن اليونانية لم تكن تسافر فيه إلى الهند. ويعرف هذا الموسم بـ (الغلق) و (رأس الريح) و (أول الكوس).

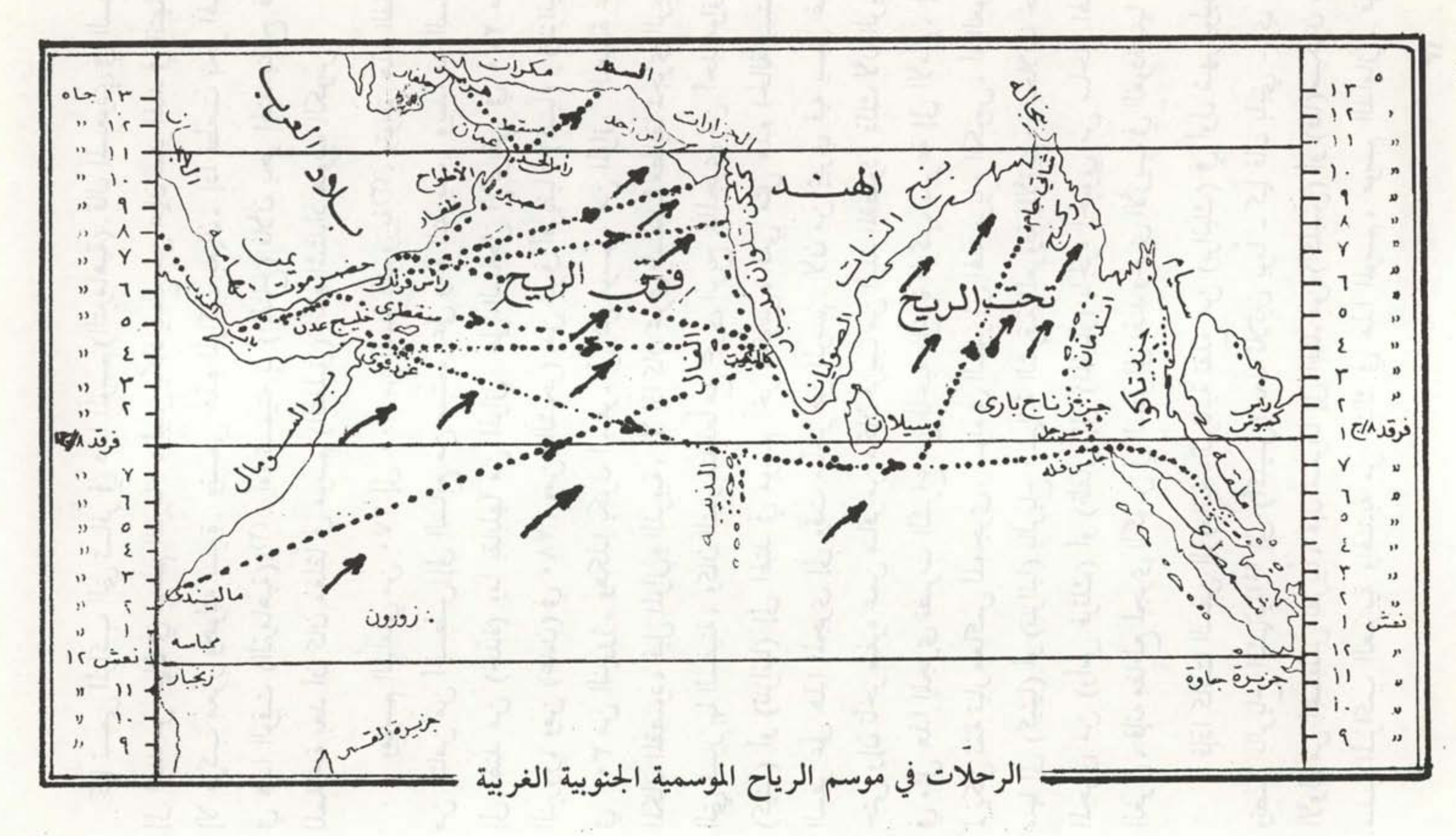
١ـ موسم الداماني:

(الداماني) أو (الديماني) في اصطلاح البحارة آخر الشيء أو مؤخرته، فدامان أو دامن الشراع هو مؤخرته، ودامن الخن هو الجزء الأخير منه. وداماني الكوس آخره. أما (التيرما) فيطلقه ابن ماجد على الربع الأخير من موسم الكوس، كما يطلقه على المائة الأولى من أيام موسم الأزيب، أي الرياح الشمالية الشرقية.

كما تسمى المراكب التي تسافر في هذا الموسم (التيرماهية). قال المسعودي في السفر إلى الهند من عمان في موسم التيرما: «وليس يكاد يقطع من عمان نحو الهند في انتهائه إلا مركب معزّز وحمولته يسيرة. وتسمى هذه المراكب بعمان، إذا قطعت بحر الهند في هذا الوقت (الترماهية)»[٢]. أما تسميته بـ (المفتاح) فلأن بحر الهند ينفتح فيه للملاحة بعد أن كان مغلقاً في موسم (التغليق) أثناء اشتداد هبوب الكوس.

وموسم الداماني من ٢٧٠ إلى ٣٠٠ من السنة النيروزية[٣]، وتوافق هذه الفترة من الثامن من أغسطس إلى السابع من سبتمبر على وجه التقريب. ويبدأ فيه السفر إلى الهند من (جدّة) وما يقابلها من الموانئ على الساحل الإفريقي في ٢٧٠ من النيروز، ومن (عدن) في ٢٨٠، ومن (الشحر) ومن شرق أفريقيا: (كينيا) و (تنزانيا) في ٣٠٠ من النيروز. وهكذا يكون السفر، في كل موسم، من الموانئ البعيدة عن المكان المقصود، قبل الموانيء القريبة، إلا إذا كان مجرى السفينة مطابقاً لمجرى الريح التي تسير بها السفينة، وكان التيار مندفعاً مع مجرى الريح كالمجرى من أحد موانئ (كينيا) أو (تنزانيا) إلى الهند في موسم آخر الكوس، ففي مثل هذه الحالة يستمر السفر على هذا المجرى إلى وقت متأخر من الموسم. لأن من يجري فيه يسبق غيره حتى وإن تأخر سفره عمن سافر من مكان قريب من البلد المقصود. ذلك لأن الريح في مثل هذا المجرى تضرب الشراع من ناحية مؤخرة المركب بسرعة إلى الأمام، إذا لم يكن ثمة تيار معاكس للمجرى، سواء في السفر إلى الهند برياح الكوس، أو العودة منها إلى (كينيا) أو (تنزانيا) بالرياح الشمالية الشرقية المعروفة بالأزيب. بخلاف خط المجرى من (رأس فرتك) أو (ظفار) إلى (المليبار) بالجزء الجنوبي من ساحل الهند الغربي، فإنه مقاطع لمجرى الكوس في السفر إلى الهند ومجرى الأزيب في العودة منها.

فإذا كانت السفن الرومانية واليونانية تقلع من (برانيك) في أول شهر يوليو، وتصل بالرياح الشمالية[٤] إلى (أكليس) بعد ثلاثين يوماً - كما قال بليني - أي في الأول من أغسطس تقريباً، فإن سفرها إلى الهند من (أكليس) أو (قنا) سيكون مع سفر المراكب العربية والهندية من هناك في هذا الموسم، موسم الداماني. فإذا



الرحلات في موسم الرياح الموسمية الجنوبية الغربية

انطلقت، بعد التزود بالماء، في ١٨ أغسطس (حوالي ٢٨٠ النيروز)، من (أقليس) أو (عدن) أو (قنا)، مثلاً، فإن وصولها إلى الهند سيكون ـ حسب تقدير بليني ـ في العشر الأخيرة من سبتمبر وقت الهبات الأخيرة، التي تكون عادة ضعيفة، من رياح الكوس. وهو نفس الوقت الذي كانت المراكب العربية تصل فيه إلى الهند في عهد ابن ماجد في هذا الموسم.

ومما تقدم يتضح لنا أن السفن الرومانية واليونانية لم تكن تسافر من ساحل بلاد العرب الجنوبي إلى الهند ـ كما ظن الحوراني ـ في موسم اشتداد هبوب الكوس وهيجان بحر الهند، الذي يتوقف فيه سفر السفن العربية وغيرها من السفن المحلية في بحر الهند، من ٢٠٠ إلى ٢٩٠ النيروز (الأول من يونيو إلى نهاية أغسطس). وإنما كانت تسافر في موسم الداماني، الذي ألفته السفن العربية قبل أن يسافر فيه هبالوس في عرض البحر إلى الهند، والذي لم يتغير حتى الوقت الحاضر، على الرغم من أن السفن الشراعية لم تعد الآن تسافر فيه إلى الهند. غير أنه لايزال معروفاً حتى لدى الصيادين، ولايزال بعض السفن الشراعية الصغيرة يسافر فيه من الصومال و(كينيا) و(تنزانيا) إلى بعض المواني العربية، مثل (عدن) و (المكلا) و (ظفار). ومن الموانيء الغربية إلى الموانيء الشرقية، على طول ساحل بلاد العرب الجنوبي، من مضيق باب المندب غرباً إلى رأس الحد بعمان شرقاً.

ومع أن رياح الكوس تكون غالباً عنيفة إلا أنه لا يخالطها طوفان غير طوفان واحد تسميه البحارة (طوفان الداماني). ويضرب ـ كما قال المهري ـ أرض الهند في ثلاثمائة من النيروز ويبدأ مع بداية مطر الفيل(٥).

٢ـ موسم أول الكوس:

يسمي ابن ماجد هذا الموسم بـ (الغلق)، لأن بحر الهند (يتغلق) عقبه، أي يتوقف السفر في بحر الهند عقب هذا الموسم. ويسميه سليمان المهري بـ (رأس

الريح)، أي رأس ريح الكوس. وهو من ١٢٠ إلى ١٧٠ من النيروز (١٠ مارس إلى الأول من مايو تقريباً). ويسافرون فيه إلى الهند من موانى حضرموت وما يليها شرقاً. أما من عدن ونواحيها فيصعب السفر فيه بسبب الأزيب، أي الرياح الشمالية الشرقية، التي يستمر هبوبها في أغلب أيام هذا الموسم من ناحية عدن. فعدن اشتهرت عند البحارة بأنها «معدن الأزيب»[٦].

أما موانى البحر الأحمر فيتعذر السفر في هذا الموسم إلى الهند بسبب شدة الأزيب في البحر الأحمر وخليج عدن. فإذا استطاع صاحب عدن أن يقلع في مائة وأربعين، أو مائة وخمسين من النيروز (الأول أو العاشر من ابريل تقريباً)، ويصل إلى الشحر في مائة وسبعين النيروز، أمكنه السفر إلى (جوزرات) و (كنكن). أما (المليبار) فكثيرة الأمطار والعواصف وقت وصوله إلى الهند، فلا يستطيع السفر إليها في هذا الموسم. وأفضل موسم للسفر من (الشحر) إلى (جوزرات) في مائة وأربعين، وإلى (كنكن) في مائة وثلاثين، وإلى (المليبار) في مائة وعشرين. وخيار موسم سفر صاحب (المشقاص)[٧] إلى (جوزرات) في مائة وخمسين و (كنكن) مائة وأربعين و (مليبار) مائة وثلاثين.

أما من (ظفار) فيمكن السفر إلى الهند من تسعين النيروز (حوالي العاشر من فبراير) لأن الكوس ـ كما قال ابن ماجد ـ موجود من ستين النيروز فيما وراء ظفار شرقاً «فظفار معدن الكوس»[٨].

وفي هذا الموسم يسافرون أيضاً إلى الهند من (كينيا) و (تنزانيا)[٩] في مائة وخمسين من النيروز وإلى بلاد العرب في مائة وستين (حوالي العشرين من ابريل). وفي هذا الموسم سافر (داغاما) من (ماليندي) بساحل كينيا إلى الهند. فقد ورد في سجل سفينة القيادة Logbook ما يلي:ـ

«غادرنا (ماليندي) يوم الثلاثاء، الرابع والعشرين، من شهر أبريل إلى مدينة تسمى (كاليكوت)، مع المرشد الذي زودنا به ملك ماليندي. . . وفي يوم الجمعة الثامن

عشر من مايو، بعد أن قضينا ثلاثة وعشرين يوماً دون أن نرى براً، رأينا جبالاً عالية»(١٠).

وليس هناك ما يؤكد أن البحارة العرب كانوا يسافرون في هذا الموسم إلى الهند أيام (بريبلوس). إلا أن ما ذكره بريبلوس من استدلال البحارة في أيامه على قرب الساحل الهندي بعلامة ظهور ثعابين الماء، وهي علامة عرفها البحارة اليونان من بحارة المحيط الهندي، واستمرار الاستدلال بها إلى أيام ابن ماجد وسليمان المهدي بعد أكثر من خمسة عشر قرناً من بريبلوس، يجعلنا لا نستبعد معرفة هذا الموسم وسفر المراكب العربية والهندية فيه إلى الهند في أيام بريبلوس. فالبحار العربي معروف بتمسكه الشديد بما ورثه عن سلفه الأوائل من أساليب الملاحة وقواعدها وتقاليدها، ونفوره من تغييرها.

ويبدو أن البحارة اليونان والرومان قد لاحظوا أن هذا الموسم غير ملائم للسفر إلى الهند من مصر، إذ لا نجد له ذكراً لا عند (بريبلوس) ولا (بليني). فالخروج من مضيق باب المندب والوصول إلى عدن أو الشحر في الوقت المناسب للسفر في هذا الموسم، غير ممكن، بسبب رياح الأزيب المعاكسة للمجرى من المندب إلى الشحر في هذا الوقت. ولا يسافر في هذا الموسم إلا من تأخر سفره، لسبب ما، من مصر، ووصل إلى ساحل اليمن الجنوبي بعد فوات موسم السفر إلى الهند في موسم الداماني بآخر الكوس. فإنه في هذه الحال يضطر إلى البقاء أو ـ كما يقول البحارة العرب ـ التّوْيه في أحد مراسي هذا الساحل طيلة فترة رياح الأزيب، ثم يسافر في هذا الموسم، أعني موسم أول الكوس، إلى الهند.

وفي هذا الموسم يسافرون، من ساحل الهند الغربي إلى جميع جزر الهند الشرقية وشبه جزيرة (ملقا) وسيام (تايلند) و (البنجال)، وغيرها من البرور والجزر المحيطة بالجزء الشرقي من المحيط الهندي، المعروف عند البحارة القدماء بـ (تحت الريح)(١١). ولا يستطيع اللحاق به من يسافر في هذا الموسم من ساحل اليمن

الجنوبي، وشرق أفريقيا. فالسفر لا يتوقف أثناء اشتداد هبوب الرياح الجنوبية الغربية في بحر (تحت الريح)، كالجزء الغربي من المحيط المعروف ببحر الهند و (فوق الريح). لكن من سافر من اليمن وشرقي أفريقيا بأول الكوس يستطيع السفر إلى موانئ (تحت الريح)، في موسم السفر الثاني إليها، من ساحل الهند الغربي، بآخر الكوس.

تغليق البحر

يتوقف السفر في الجزء الغربي من المحيط الهندي، أثناء المدة التي يشتد فيها هبوب الكوس، وتسمى عند البحارة «تغليق البحر»، وهي ـ كما حددها ابن ماجد ـ من ٢٠٠ إلى ٢٩٠ من النيروز، وتوافق، على وجه التقريب، الأول من يونيو إلى نهاية أغسطس. قال في أرجوزته المشهورة «حاوية الاختصار في أصول علم البحار»:

وينبغي معرفة الأرياح ومغلق البحر مع المفتاح
فغلقه يمكث ربع عام مدة تسعين من الأيام

****

من أول المائتين يا فطينا لأول المائتين والتسعينا
فهذه التسعون فيها الغلقا حقيق من جاز بها أن يشقى

****

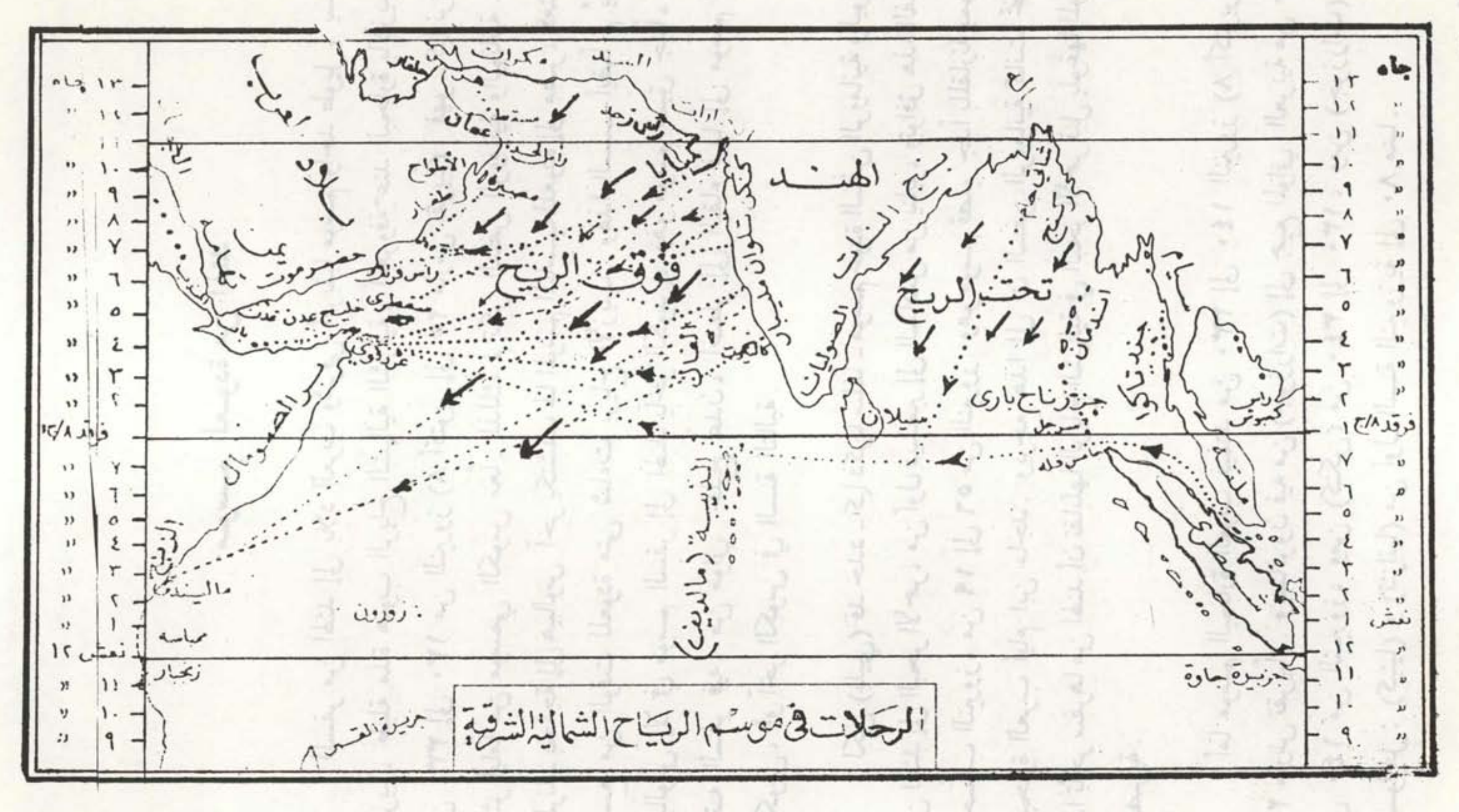
لكن ـ كما رأينا ـ يخرج المسافر من عدن إلى الهند، بآخر الكوس، في ٢٨٠ من النيروز قبل انتهاء مدة «تغليق البحر» بعشرة أيام. فلماذا يضطر إلى الخروج من عدن قبل أن تفتر حدة هبوب الكوس، ويهون هيجان البحر؟ الجواب: أن المسافر من عدن أو من أحد الموانى المجاورة لباب المندب، إذا لم يتمكن من الوصول إلى الشحر في ٣٠٠ من النيروز، فإنه قد يصادف الهبات الأولى من الرياح الشمالية الشرقية قبل وصوله إلى الهند، فترده على عقبه. كذلك من سافر، في موسم أول الكوس، من (رأس فرتك) بعد ١٧٠ من النيروز وقع في شراك عواصف الكوس والأمواج الهائجة فلا يسلم من العطب.

موسم العودة من الهند

للسفر من الهند إلى بلاد العرب وشرقي أفريقيا موسم واحد طويل، يستمر تقريباً، طيلة مدة هبوب الرياح الشمالية الشرقية، المعروفة عند البحارة بالأزيب، من ٣٣٠ إلى ١٣٠ من النيروز (٨ أكتوبر إلى ٢٥ مارس تقريباً). فهو - كما نرى - أكثر أياماً من موسمي الكوس معاً. لذلك لم تكن السفن الرومانية واليونانية - في نظرنا - بحاجة إلى هيبالوس آخر يكتشف لها الموسم المناسب للعودة إلى مصر، فعندها متسع من الوقت للعودة متى شاءت برياح الأزيب. ولهذا السبب أيضاً لم يُذكر هبالوس إلا في موسم السفر إلى الهند بآخر الكوس، وهو موسم ضيق جداً، من فاته السفر فيه، من مواني خليج عدن، اضطر إلى البقاء فيها إلى موسم أول الكوس، أو آخر الكوس في السنة التالية.

لكن (بليني) قد حدد - كما ذكرنا سلفاً - موسم عودة السفن الرومانية واليونانية من الهند إلى البحر الأحمر، من أول ديسمبر إلى السادس من يناير، وتوافق هذه الفترة، بحساب النيروز، من ١٩ إلى ٥٦ من النيروز. وهو موسم قصير جداً بالمقارنة بموسم البحارة العرب أيام ابن ماجد. ويرجع هذا إلى أن السفن الرومانية كانت تخشى إذا تأخر سفرها من الهند أن تقابلها الرياح الشمالية في البحر الأحمر قبل بلوغها المواني المصرية.

أما موسم البحارة العرب فيمتد من ٣٣٠ إلى ١٤٠ النيروز (٨ أكتوبر إلى ٢٥ مارس تقريباً). ويسافرون فيه من (جوزرات) إلى جميع المواني العربية من ٣٣٠ إلى ١٤٠ من النيروز، ومن (كنكن) من ٣٤٠ إلى ١٣٠، ومن (جوزرات) إلى السواحل: (كينيا) و (تنزانيا) من أول السنة النيروزية إلى ٨٠ منها.


الرحلات في موسم الرياح الشمالية الشرقية
فوق الريح
تحت الريح
الهند
سيلان
عمان
مسقط
حضرموت
يمن
بر الصومال
خليج عدن
الذيبة (مالديف)
جزيرة جاوة
بر الصوليان
جند تاكوا

أما من مواني (تحت الريح) إلى بلاد العرب، فمن ٤٠ إلى ٨٠ النيروز، ومن جزر الذيبة (مالديف حالياً) من أول النيروز إلى ١١٠، ومن (السند) من أول النيروز إلى ٩٠ منه.

لكن موسم الأزيب تخالطه عواصف أو ـ كما تسميها البحارة ـ طوفانات أكثر من موسم الكوس، خصوصاً في الفترة من ٢٠ ديسمبر إلى ١٠ فبراير. ففي هذه الفترة يتوقع البحارة حدوث الأربعة طوفانات التالية:

١ـ طوفان الأحيمر:

يأتي من ناحية مطلع نجوم العقرب (الجنوب الشرقي)، ويضرب ساحل (الأحقاف)[١٢] من (مدركة) ونواحيها شرقاً، إلى الشحر غرباً، وقد يمتد في بعض السنين إلى عدن. يضرب في ٣٤٠ من النيروز، وقد يتأخر في بعض السنين، ويتقدم في سنين أخرى.

٢ـ طوفان الأربعين:

يضرب في خليج عمان في ٤٠ من النيروز وما بعدها.

٣ـ طوفان البنات:

وهو المعروف بريح الشتاء، يأتي من مغيب نجوم بنات نعش (الشمال الغربي). ويضرب من جزيرة (مصيرة)[١٣] شرقاً إلى جوار عدن غرباً، وقد يعم، في بعض السنين، جميع بر العرب. ويضرب من أربعين إلى سبعين من النيروز.

٤ـ طوفان التسعين:

يضرب في أرض الهند ووسط البحر في التسعين من النيروز، وقد يتقدم في بعض

السنين، فيضرب في السبعين أو الثمانين النيروز. وقد يضرب في أرض الأحقاف، أيضاً، يأتي من البر تسميه المهرة (الشيلي)[١٤]. ويضرب أيضاً في (تحت الريح) في المائة أو الثمانين. وهو أعظم الطوفانات جميعاً، لأنه يعم جميع الدنيا إذا كان قوياً[١٥].

خطوط الملاحة

١- في موسم الكوس:

لم تحدد المصادر اليونانية الطريق التي سلكها هيبالوس إلى الهند. ولا نستبعد أن يكون سفره في عرض المحيط إلى الهند، لأول مرة، كمحاولة (كولمبس) السفر إلى الهند عبر المحيط الأطلنطي، فاكتشف أمريكا مصادفة. . . فهذا جرى نحو المغرب وذاك نحو المشرق دون اتجاه محدد لكل منهما. وأن الرياح الجنوبية الغربية أوصلته إلى مكان ما من ساحل الهند الغربي، لم تحدد جهته من قبل. فأسطورة اكتشافه لهذه الريح لم تذكر المكان الذي وصل إليه في الهند. كذلك لا نعرف من خطوط الملاحة اليونانية والرومانية، بين بلاد العرب والهند، بعد هيبالوس، غير أطرافها فقط. فمرسى (أكليس) بجوار مضيق باب المندب، طرف لخط ملاحي طرفه الآخر في ساحل اقليم أسماه بريبلوس (داميريكا) أو ميناء (موزيريس) في هذا الإقليم، بالجزء الجنوبي من ساحل الهند الغربي. ومثله الخط الملاحي الذي يخرج من ميناء (قنا). وتتفرع من الخط المساير للساحل المتجه شرقاً، عند رأس فرتك أربعة خطوط، ذكر منها بريبلوس اثنين، أحدهما ينتهي بساحل (بريجازا) بشمال الهند الغربي، وينتهي الآخر بساحل (سكيثيا)، السند. وذكر (بليني) خطين آخرين، كانت السفن الرومانية تسلكهما في الأيام المتأخرة من عهده. أحدهما ينتهي في ميناء أسماه (باتالا)، وينتهي الثاني في ميناء (سيجروس).

وعدا هذه الأطراف لا نعلم شيئاً عن خطوط الملاحة اليونانة والرومانية في المحيط الهندي، والضوابط التي كانت تحدد بها اتجاهاتها ليلاً ونهاراً. فحجر المغناطيس، الذي تعرف به جهة القطب، وتعرف بالتالي بقية الجهات، لم يكن -

كما نعلم ـ معروفاً في ذلك العصر، وأن البحارة كانوا، قبل استعماله، يعتمدون على مواقع النجوم المشهورة، في الاهتداء إلى الجهات من حولهم، وبالتالي إلى مسالكهم بالليل، وبالنهار على ظل الشمس والعلامات البحرية.

ويبدو من وصف (بليني) لطريقي (باتالا) و (سيجروس) من رأس فرتك، أو جبل ساجر، أن السفن اليونانية والرومانية لم تعد، في الأيام المتأخرة من عهده، تسلك الطرق القديمة، لأنها ـ كما قال ـ طويلة وخطرة، وإنما أخذت تسلك الطريق المحاذي للساحل العربي إلى (سياجروس) وهو رأس فرتك أو جبل ساجر القريب منه[١٦]. ثم تنطلق من هناك إلى عرض البحر في اتجاه ميناء أسماه (باتالا)[١٧] على ساحل الهند. ثم وجد البحارة أن أقصر طريق لمن ينطلق من رأس فرتك إلى الهند، هو الطريق إلى ميناء آخر أسماه (سيجروس). وقال إن السفن لازالت تسلك هذه الطريق، حتى يأتي من يكتشف طريقاً أخرى أقرب منها.

أما مخاطر الطرق القديمة من (أكليس) و (قنا) و (رأس التوابل) فأهمها الأمواج العظيمة، المعروفة عند البحارة العرب بـ (الزحون)، التي اشتهر بها خليج عدن، فيما بين جزيرة سقطرى وساحل الصومال جنوباً، والساحل العربي شمالاً، خاصة بناحية الشحر. وقد كان البحارة العرب، عندما يصلون إلى منطقة هذه الأمواج يرتجزون أثناء انهماكهم في تصريف المركب في هذه الأمواج قائلين[١٨]:

بربرا وحافوني ... وموجها المجنون
حافوني وبربرا ... وموجها كما ترى

وتعظم هذه الأمواج مع اشتداد الرياح الجنوبية الغربية، خاصة التي تهب من ناحية مغيب نجم سهيل. قال ابن ماجد: «وكانت الزحون على الشحر أشد عليهم من الطوفان، لكبر الموجة التي تسوقها صلابة السهيلي[١٩]، وتدخل عليهم من الفتق الذي بين جردفون[٢٠] وسقطرى»[٢١].

ثم المدّ، أي التيار القوي، الذي يدفع بالسفن في موسم الداماني، في بعض السنين إلى ساحل الصومال. قال سليمان المهري، في وصف السفر من عدن إلى جوزرات بالهند: «واعلم أن في بعض السنين في الداماني، قد يرمي المدّ لبر العجم [افريقيا] إلى جبال (كحل) أو (الدباغات)[٢٢] أعني لك، إذا عادك [لازلت] في الكم البربري[٢٣]، خصوصاً في الشوار [الرياح الضعيفة]. فخذ حذرك منه. فإن قدَّر الله عليك السقوط عليه فاهرب منه، أعني بر العجم، لبر العرب»[٢٤].

وثالثها: أوساخ المياه المجاورة لساحل الصومال المقابل لبلاد العرب، من صخور ورمال وقيعان صخرية تحت المياه الضحلة. ففي أرجوزة «المعربة» في مسالك وقياسات (الخليج البربري)، أي خليج عدن، يقول ابن ماجد في وصف هذه الأوساخ:

فالرؤوس لا تحصى هناك بالعدد   يطول فيها الشرح في وقت النكد

وأوساخ هذا البحر تبدو سوداً، كظل السحاب على الماء، فهي لا ترى بوضوح

وكل أوساخ هذا الطرف   سود كظل السحب لم تعرف

ويحذر المسافر في هذا الخليج، من الغفلة عن الماء، أي التيار، ومن الزحون:

واحسب حساب الماء والزحون   لأن بعض الناس لا يدرون

وبسبب هذه المخاطر لا يقترب البحارة، في موسم الداماني، من الساحل الصومالي، وإنما يظلون محافظين على مجراهم بحذاء الساحل العربي إلى (رأس فرتك)، ومن فرتك، أو ما يليه شرقاً من الموانى والرؤوس، ينطلقون إلى عرض البحر، في اتجاه الهند أو السند.

أما طرق البحارة العرب، في أيام ابن ماجد، فكانت على النحو التالي:ـ

ـ من مضيق باب المندب إلى رأس فرتك بحذاء الساحل.

- من رأس فرتك، أو جبل ساجر، في اتجاه الجنوب الشرقي، إلى (المليبار) جنوبي ساحل الهند الغربي.
- من فرتك في اتجاه المشرق إلى مواني الجزء المتوسط من ساحل الهند.
- من فرتك في اتجاه المشرق بانحراف قليل إلى الشمال، إلى مواني (جوزرات) بشمالي ساحل الهند.
- من فرتك في اتجاه الشمال الشرقي إلى السند. وكذلك من (ظفار) و (رأس الحد) بعمان، و (مسقط).
- أما من يريد مواني ساحل عمان الجنوبي والشرقي، ثم مدخل الخليج العربي، فتبقى طريقه محاذية للساحل، من مضيق باب المنـدب.

ونلاحظ أن الطرق من رأس فرتك إلى الهند، لا تختلف عن الطرق، التي كان اليونان والرومان يسلكونها في الأيام المتأخرة من عهد (بليني). كما أن ثعابين الماء، العلامة الوحيدة، التي نجد البحارة العرب، في أيام ابن ماجد، يستدلون بها على قرب بر الهند، لم تتغير منذ عهد (بريبلوس)، فهي - كما وصفها - تقابل القادم من عرض البحر إلى ساحل (دامريكا)(٢٥)، وهي «سوداء اللون، قصيرة، تشبه الثعبان في الرأس، حمر العيون»(٢٦).

٢- في موسم الأزيب:

عدا مواسم ورياح رحلات العودة من الهند إلى مصر، لم يذكر (بليني) - كما رأينا - واحداً من المواني التي تبدأ منها طرق العودة من الهند بالرياح الجنوبية الشرقية إلى مضيق باب المندب - كما قال - والطرق التي تسير فيها السفن اليونانية والرومانية، بالرياح الجنوبية، أو الجنوبية الغربية، من باب المندب إلى مصر. لكن لا نعتقد أن هذه الطرق تختلف كثيراً عن الطرق التي عرفناها للبحارة العرب والهنود. فالرياح

التي تسير بها السفن في هذه الطرق أو تلك واحدة لم تتغير، والبحر أيضاً واحد. وفي خريطة رحلات موسم الأزيب، المنشورة مع هذا، نلاحظ أن خطوط الملاحة العربية في أيام ابن ماجد كانت على النحو التالي:

- من جزيرة (سيلان) وجنوبيها ومن جزر (مالديف)، في اتجاه الشمال الغربي إلى (رأس جردفوي)، ويعرف أيضا بـ (رأس عسير).
- من (المليبار) بجنوبي ساحل الهند الغربي ـ أولا: في اتجاه الجنوب الغربي إلى ما خلف جزر الغال [لكاديف]، ثم في اتجاه المغرب بميل قليل نحو الشمال إلى رأس جردفوي أو غردفوي.
- من مواني الجزء المتوسط من ساحل الهند في اتجاه الجنوب الغربي إلى رأس جردفوي.
- من هذه المواني في اتجاه المغرب، والشمال الغربي إلى (رأس فرتك) لمن يقصد ما خلف (فرتك) غرباً من المواني حتى باب المندب.
- من جميع مواني ساحل الهند الغربي، في اتجاه الشمال الغربي إلى (ريسوت) بساحل (ظفار) لمن يقصد مواني عمان الجنوبية والشرقية، ومدخل الخليج العربي.
- من (ريسوت) تساير الطريق الساحلي إلى مدخل الخليج، وكذلك من (فرتك) إلى باب المندب.
- من رأس جردفوي في اتجاه الشمال الغربي إلى عدن ومضيق باب المندب، وبحذاء الساحل الصومالي إلى جميع موانئه المقابلة لبلاد العرب.
- من جميع مواني ساحل الهند الغربي في اتجاه الجنوب الغربي إلى مواني (السواحل) أو (الزنج)، بشرق أفريقيا.

الهوامش والمصادر

أسطورة هبالوس والملاحة في المحيط الهندي:

(١) يلاحظ قارىء الترجمة الانجليزية لـ «بريبلوس البحر الأريتري» The Periplus of the Erythraean Sea أن (بريبلوس) ليس ـ كما يعتقد البعض ـ رحلة قام بها بحار أو تاجر مجهول، وإنما هو تقرير مفصل عن مواني المحيط الهندي، أو (الأريتري)، والبحار المتفرعة منه، والمدن والمراكز التجارية حوله، بل إننا نجد فيه وصفاً للمدن والمناطق والشعوب البعيدة جداً عن الساحل، داخل الهند وأفريقيا وغيرهما.

واختلفوا في تاريخ كتابته، فبعضهم يرجعه إلى منتصف القرن الأول بعد الميلاد، ومن هؤلاء (سكوف)، مترجم بريبلوس إلى الانجليزية. والبعض الآخر يرجعه إلى القرن الثاني بعد الميلاد.

ترجم (بريبلوس) من اللاتينية إلى الانجليزية (ولفريد هـ سكوف) Wilfred H. Schoff سكرتير المتحف التجاري بـ (فيلادلفيا)، وطبع في ١٩١٢م. وللمترجم زيادات وتعليقات عليه.

(٢) (العربية السعيدة): يجعل بريبلوس موقع هذا الميناء على ساحل بلاد العرب الجنوبي، على بُعد ١٢٠٠ (استاديا) Stadia عن مضيق باب المندب. والأستاديا مقياس اغريقي يساوي مائتين وياردتين وعلى هذا تساوي ١٢٠٠ (الاستاديا) ٢٤٢,٤٠٠ (ياردة) عن ١٣٧ ميلاً، بحساب الميل ١٧٦٠ ياردة. وهي نفس المسافة، تقريباً، بين مضيق المندب وعدن. ويرى بعضهم(*) أن اسم (العربية السعيدة) ليس الاسم النعتي لعدن، بحجة أن (بريبلوس) يقول ان ماء (العربية السعيدة) أعذب وأجود من ماء (أقليس)، الواقعة على مضيق المندب من ساحل بلاد العرب، وماء عدن ليس عذباً. وأصحاب هذا الرأي قد فاتهم أن يدركوا أن جميع المواني البحرية لا توجد بها مياه عذبة، وإنما تجلب إليها من الآبار في البر الداخلي، أو من مياه الأمطار، إن كان بها صهاريج لحفظها، مثل عدن. وحتى عهد قريب جداً كانت السفن الشراعية القادمة إلى عدن تتزود بالمياه العذبة من آبار قرية (رباك) القريبة من الساحل الشمالي لميناء عدن في الوقت الحاضر. هذا إلى أننا نجد، حتى عند البحارة العرب، مثل هذا الإسم النعتي لبعض المواني، مثل (الخور السعيد) لميناء (بربرة)، على ساحل الصومال المقابل لبلاد العرب، في قول سليمان المهري في كتاب «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية» (ورقة ٤٩): «السفر من بربرة لجوزرات: إذا جريت من الخور السعيد».

ومثل (مصر اليمن) لميناء عدن في قول ابن ماجد في أرجوزته «حاوية الاختصار في أصول علم البحار»:

من فرتك أجر لمصر اليمن　　　وهي عدن في التيِّر دُمْ وأعدنِ

(*) Harold Ingnams, Arabia and the Isles, P.5 (London 1966)

(٣) بريبلوس، الترجمة الانجليزية، ص ٣٢.

و (كربئيل) في بريبلوس هو ملك ظفار الحميري، وتدخل ضمن مملكته موانى اليمن الغربية وميناء عدن في الجنوب، وظفار ـ كما قال بريبلوس ـ تبعد عن ميناء (موزع) أو (موشج) Muza . بمسيرة تسعة أيام في البر الداخلي.

(٤) (قنا) Cana: موقع هذا الميناء في بريبلوس على بُعد ألفي استاديا أو أكثر من (العربية السعيدة) شرقاً، وتساوي ٢٢٩ ميلاً و ١٦٠ ياردة.

وهي تقارب المسافة بين عدن و (حصن الغراب) أو (قنا عبدالواحد) ـ كما يعرف عند البحارة العرب المتأخرين ـ وهو بجوار مرسى (بير علي) في الوقت الحاضر، وكان ـ كما قال بريبلوس ـ تابع لمملكة (إليعزوس) Eleazus بلد اللبان. وكل اللبان يجلب على ظهور الجمال إلى هذا المكان ويحفظ في مستودعات، ويجلب إلى (قنا) على الأطواف المثبتة بالقِرب المنفوخة وعلى القوارب (ص ٣٢).

(٥) (هيبالوس): يرجع بعضهم سفره، لأول مرة، عبر المحيط الهندي إلى ساحل الهند الغربي إلى سنة ٤٧ بعد الميلاد (بريبلوس ، ص ٨، و ٢٢٧.

(٦) (رأس التوابل): هو المعروف حالياً برأس (عَسِير). ويعرف أيضاً برأس (جردفوي) أو (غردفوي) و(جردفون) عند البحارة العرب المتقدمين، ويقع بطرف ما يسمى الآن بـ (القرن الأفريقي). وهو رأس مهم وخطير بالنسبة للملاحة. يهيج البحر أحياناً عنده، بفعل التيار المندفع بشدة إلى خليج عدن من المضيق بينه وبين جزيرة سقطرى. وتلتقي عنده الطرق من جزيرة (سيلان) وجزر (الذيبة) (مالديف حالياً)، والموانى الجنوبية من سواحل الهند وتبدأ منه الطرق إلى السواحل: (كينيا وتنزانيا)، وإلى الهند. ومنه تخرج الطريق إلى خليج عدن والبحر الأحمر.

(٧) (دمريكا): اسم إقليم يجعله بريبلوس جنوبي إقليم (بريجازا) بسبعة آلاف (استاديا)، أي ما يقرب من تسعمائة ميل، وهي تقريباً نفس المسافة بين (جوزرات) Gujarat و (المليبار) Malabar. وسنرى أن (بريجازا) هي (جوزرات) بكل تأكيد. وعلى هذا تكون (دامريكا) عند بريبلوس هي (المليبار)، المشهورة عند العرب ببلاد الفلفل. وأهم موانئها في بريبلوس ميناء (موزيريس)، وقد ذكره (بليني) أيضاً ومنه ـ قال بريبلوس ـ تحمل السفن كميات كبيرة من الفلفل (ص ٢٤).

(٨) «اطلاق مقدمة السفينة بعيداً عن الريح» Throw the ship's head considerably off the wind

أي أن تكون مقدمة السفينة في اتجاه الميناء المقصود، ومؤخرتها في اتجاه مهب الريح، بحيث يأتي دفع الريح للشراع من ناحية مؤخرة السفينة، أو جانبها عند المؤخرة.

(٩) (أوكليس): مرسى يجعله بريبلوس على الساحل العربي على مضيق المندب، وبجوار المضيق من ناحية الشرق، حتى الوقت الحاضر، قرية يستقي أصحاب السفن الشراعية الماء من آبارها تعرف بـ (السُقيَّة) و (حوض الماء).

(١٠) (بريجازا): وصف بريبلوس حالة المد والجزر العظيمة في خليج بريجازا المعروف عند البحارة العرب

بخليج (كمبايا) و (كنبايا)، يؤكد أن بريجازا هي (جوزرات). فحالة المد والجزر في هذا الخليج تجعل الملاحة فيه والرسو في موانئه خطرة جداً. وقد وصف (المسعودي) المد والجزر فيه بنفس وصف بريبلوس له تقريباً. قال: «فيجزر الماء في هذا الخليج، حتى يبدو الرمل في قعر الخليج، ويبقى في وسطه القليل من الماء. فرأيت الكلب على هذا الرمل الذي نضب عنه الماء، وقعر الخليج قد صار كالصحراء، وقد أقبل المد من نهاية الخور كالخيل في الحلبة، فربما أحسّ الكلب بذلك فأقبل يحضر ما استطاع خوفاً من الماء، فيطلب البر الذي لا يصل إليه فيلحقه الماء بسرعته فيغرقه»(*).

فقوله أن صوت المد «كالخيل في الحلبة» يشبه قول بريبلوس في وصفه: A noise like the cries of an army heard from a far، أي أن للمد المقبل من نهاية الخليج صخب مثل صخب جيش يسمع من بعيد. وقال بريبلوس أن الجزر في (بريجازا) عظيم جداً بحيث أن قاع البحر يظهر بسرعة مذهلة، but about Barygaza, it is much greater, so that the bottom is suddenly seen, (ص ٤٠).

(١١) (سكيثيا): هي (السند)، على وجه التأكيد. فبريبلوس يطلق هذا الإسم على البلاد التي يجري فيها نهر (السنذوس) Sinthus وهو - كما قال - أعظم الأنهار التي تصب في البحر الأرتيري (الهندي)، وتنحدر فيه مقادير هائلة من الماء تندفع بين مياه البحر، فتجعلها عذبة، لمسافة بعيدة، قبل الوصول إلى الشاطيء. وكعلامة على الاقتراب من هذا البلد، للقادمين من البحر، ظهور الثعابين التي تأتي من الأعماق لتقابلهم. ومن المؤكد أن البحارة اليونان والرومان قد عرفوا هذه العلامة من بحارة المحيط الهندي المحليين، الذين سبقوهم إلى الاسترشاد بها على قرب بر الهند، والذين بقوا يسترشدون بها حتى أيام ابن ماجد وسليمان المهري، في القرنين الخامس عشر والسادس عشر بعد الميلاد، وتعرف عندهم بـ (المارزة) و (الحيات). إلا أن هذه العلامة لا صحة لها عندهم في البحر، بين عمان والسند(*).

(١٢) بريبلوس، الترجمة الانجليزية، سكوف، ص ٤٥ (طبعة ١٩١٢).

(١٣) .... نفس المصدر، ص ٤٢.

(١٤) (بليني) Pliny: عالم روماني، صاحب موسوعة «التاريخ الطبيعي» Historia Naturalis يعرف بالأرشد The Elder (٢٣-٧٩م). (عن «المورد» للبعلبكي).

(١٥) (برانيك): لا يزال هذا الاسم يطلق على مرسى صغير جنوبي (رأس باناس)، في أقصى جنوبي الساحل المصري، على البحر الأحمر، وقريب من موقع ميناء (عيذاب) المشهور قديماً.

(١٦) «ثلاثين يوماً من برانيك إلى باب المندب»: نلاحظ أن المسافة بين (برانيك) و (باب المندب) أصغر من نصف المسافة بين ميناء (أكليس) أو (قنا) وميناء (موزيريس) بساحل (المليبار) بالهند، التي

(*) المسعودي، المروج، ج١/١٣٣ (طبعة دار الأندلس - بيروت).

(*) سليمان المهري، المنهاج الفاخر، مخطوطة باريس، ورقة ٨٥.

كانت السفن اليونانية والرومانية تقطعها في أربعين يوماً فقط. فلماذا يستغرق قطعها لأصغر من نصف هذه المسافة في البحر الأحمر ثلاثين يوماً؟ إن ذلك يرجع إلى ما كانت تواجهه السفن من المصاعب والمخاطر في سفرها في هذا البحر، بسبب كثرة ما فيه من الشعاب والصخور المرجانية والمياه الضحلة، وغيرها مما يسمى عند البحارة بالأوساخ. فالبحر الأحمر ـ كما قال ابن ماجد ـ: «أوسخ بحور العالم»(*).

(١٧) (موزيريس) Muziris: يجعله بريبلوس أهم مواني بلاد (دامريكا) التي عرفت فيما بعد ـ كما رأينا ـ بالمليبار وأصبحت (كاليكوت) أهم موانئها بدلاً من (موزيريس).

(١٨) «القدر الأول»: قسم علماء الهيئة والفلك النجوم الثابتة إلى ستة أقدار. فجعلوا من القدر الأول أكبر النجوم حجماً وأسطعها نوراً، مثل (الشعرى) أو (الكلب الأكبر) و(سهيل) و(العيوق) وغيرها. ومن القدر السادس أصغر النجوم، وهو الذي لا يرى، بالعين المجردة، بوضوح. ونجوم القدر السادس كثيرة العدد، أما نجوم القدر الأول فقليلة جداً، بالنسبة لنجوم بقية الأقدار، ولا تدخل الكواكب السيارة في هذا التقسيم.

(١٩) «كان نجم (الكلب الأكبر) يطلع، في عهد (بليني)، في منتصف الصيف»: يرى علماء الفلك أن النجوم الثابتة تزحزح من المشرق إلى المغرب بمقدار درجة واحدة، أو يوم واحد، كل ست وستين سنة، عند بعضهم. ويسمى في علم الفلك بـ«مبادرة الاعتدالين»(١). وعلى هذا فإن النجم إذا طلع وقت الفجر في اليوم الأول من شهر يوليو، مثلاً، فإن طلوعه بعد ست وستين سنة يكون في فجر اليوم الأخير من يونيه. وبعد ١٩٨٠ في اليوم الأول من يونيه تقريباً. وقس على ذلك.

(٢٠) «الرياح الجنوبية الشرقية»: الرياح السائدة في هذا الموسم هي التي تأتي من الجهة الشمالية الشرقية. لكنها، أحياناً، تأتي من ناحية المشرق، وأحياناً أخرى من الجهة الجنوبية الشرقية، وتسمى عند البحارة، إذا جاءت من هذه الجهة، بالرياح الجنوبية، وكذلك الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فإنها تأتي أحياناً من جهة المغيب.

(٢١) (سياجروس): يجعله بعضهم (رأس فرتك)(٢). لكن من المحتمل جداً أن يكون جبل (ساجر) القريب من (فرتك) من الناحية الشمالية الشرقية. ويرد ذكر (ساجر) عند سليمان المهري، في السفر من (جوزرات) بالهند إلى (المشقاص)، من (فرتك) إلى (الشحر) غرباً، في موسم هبوب رياح (بنات نعش) وهي الرياح الشمالية، حيث ينصح المسافر أن يندخ، أي يقبض، بمعنى يقابل جبل (ساجر) لأن ندخة (ساجر) في هذا الموسم أفضل من ندخة (فرتك) «خوفاً من ريح البنات، وهو الشتاء»

(*) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٨٦.

(١) س.م. ضياء الدين، الجغرافيا العربية في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، تعريب وتحقيق الدكتور عبدالله يوسف الغنيم والدكتور طه محمد جاد، ص ١٠١ (وحدة البحث والترجمة).

(٢) بريبلوس، تعليق المترجم، ص ١٣٣.

الذي يأتي من مغيب نجوم (بنات نعش)، فيثير الغبار ويهيج الموجة. فإن لم يكن المسافر في هذا الموضع فاته (المشقاص)[٣].

(٢٢) (باتالا): قدّر (بليني) المسافة بين هذا المرسى الهندي ورأس (فرتك) بـ ١٣٣٥ ميلاً، وهي على وجه التقريب، نفس المسافة بين (فرتك) و(جوزرات). لكن من المحتمل جداً أن تكون (باتالا)، عند اليونان والرومان، هي (باتغلا)، عند البحارة العرب، على الجزء المتوسط من ساحل الهند الغربي.

(٢٣) (سيجروس) Sigerus: لا يستبعد (سكوف)، مترجم بريبلوس إلى الانجليزية، أن يكون هذا المرسى هو (راجبور) Rajapur مرسى صغير بالجزء المتوسط من ساحل الهند الغربي.

(٢٤) بريبلوس، الترجمة الانجليزية، ص ٢٣٢ (التعليق).

(٢٥) هذا الكتاب ترجمة لكتاب جورج حوراني، الصادر بالانجليزية تحت عنوان: «الملاحة العربية في المحيط الهندي» Arab Seafaring in the Indian Ocean نقله إلى العربية بعنوان «العرب والملاحة في المحيط الهندي» وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر، ونشرته «مكتبة الانجلو مصرية» بالقاهرة.

(٢٦) حوراني، الملاحة العربية في المحيط الهندي، ترجمة يعقوب، ص ٧٠.

(٢٧) .... نفس المصدر، ص ٧٣-٧٤........

(٢٨) المسعودي (أبو الحسن): مؤرخ وجغرافي، نشأ في بغداد، ورحل إلى أقطار كثيرة. سافر في البحر عدة مرات مع بحارة عمان، توفي سنة ٩٥٦م، أشهر مؤلفاته: «مروج الذهب ومعادن الجوهر».

(٢٩) حوراني، الملاحة العربية، ترجمة يعقوب، ص ٢١٩.

(٣٠) «ابن ماجد، وسليمان المهري»:

١- ابن ماجد: هو شهاب الدين أحمد بن محمد عمرو بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبي معلق السعدي ابن أبي الركائب النجدي.

هكذا ورد نسبه في مجموع مخطوط محفوظ بالمكتبة الوطنية بباريس، يضم «كتاب الفوائد في أصول علم البحار والقواعد» لابن ماجد، وعدداً من منظوماته في علم الملاحة.

وتاريخ ميلاد ابن ماجد غير معروف، على وجه التحديد، غير أنه إذا صح أنه نظم قصيدته المسماة بـ «ضريبة الضرائب» - كما قال - بعد أن جاوز الستين من عمره:

شباب برأسي أعجب الناس من أمري   أتاني عقيب الشيب في آخر العمر
وأي شباب بعد ستين حجة   ....،...............

وأنه نظمها في تسعمائة من الهجرة كما يفهم من قوله:

مهذبة في تسعمائة قد أتت   ....

---

(٣) سليمان المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، مخطوطة باريس، ورقة ٥١-٥٢.

فإن مولده يكون في سنة ٨٤٠ هـ. وهذا التاريخ يتفق مع قوله أنه نظم أرجوزة «حاوية الاختصار في أصول علم البحار» في سنة ٨٦٦ هـ:

وكــان في الهــجــرة يا مولايه   ســت وســتــون وثــمــان مايه

وهو ـ كما قال ـ في أول الشباب[1]. أي في حوالي السادسة والعشرين من عمره.

و (جلفار) هي موطنه وموقعها بجوار (رأس الخيمة) عاصمة احدى الإمارات العربية المتحدة من ناحية الشرق. قال النوخذة منصور بن إبراهيم الخارجي أن المعلم الشيخ أحمد بن ماجد «ساكن (غلفار) وهي طلع من رأس الخيمة»[2]. وفي جلفار يقول ابن ماجد في قصيدة «البليغة في قياس سهيل والرامح»:

رعى الله جلفارا ومــن قد نشا بها   وأســقــى ثراهــا واكــف مــتــتــابــع

بها من أسـود الــبــحــر كل مجرب   وفــارس بحــر للشــدائــد بــارع

وفرغ من نظم أرجوزة «الحاوية» في شهر ذي الحجة في جلفار:

تمــت بشــهــر الحــج في جلفــار   أوطــان أســد الــبــحــر في الأقــطــار

نشأ ابن ماجد في مجتمع بحري، اعتمد في معيشته على رزق البحر والسفر فيه، وتربى بين أحضان أسرة كان رجالها من أمهر ربابنة البحر وصناديده، فقد كان جده ـ كما قال ـ «محققاً مدققاً» في الملاحة في البحر الأحمر، أخطر البحار بالنسبة للملاحة، «ولم يقرأ لأحد فيه، فزاد عليه الوالد، رحمة الله عليه، بالتجريب والتكرار، ففاق علمه علم أبيه»[3]. وقال أن والده نظم في الملاحة في البحر الأحمر أرجوزة أسماها (الحجازية) يزيد عدد أبياتها على ألف بيت، وآخر أبياتها:

قد فرغ الــقــرطــاس والمــداد   ومــا بلغــت الــعُشر من أعــدادي

وعندما نجح (فاسكو داغاما) في سنة ١٤٩٧، في عبور (رأس الرجاء الصالح) كانت شهرة ابن ماجد، كأمهر ملاح في المحيط الهندي قد بلغت غاية انتشارها، ومن المحتمل جداً أن المهارة الفائقة في الملاحة، التي اشتهر بها ابن ماجد في زمانه هي التي حملت الناس على الاعتقاد بأنه هو الذي دلّ (داغاما) على طريق الهند، وجعلتهم يضعون له تلك الحكاية الأسطورية التي أوردها صاحب كتاب «البرق اليماني»[1]. فابن ماجد الذي عُرف من خلال كتاباته ومنظوماته بفرط زهوه وفخره بكل ما ابتدعه في علم الملاحة صغيراً كان أم كبيراً، لم يشر اطلاقاً إلى أنه اتصل بفاسكوداغاما وعاشره، في أرجوزة «السفالية» التي ذكر فيها خبر وصول الإفرنج إلى بحر الهند، وغرق بعض سفنهم في مياه (سفاله)، وما أثاره وصولهم من القلق والخوف بين الناس. وقال أن الفرنجي في (كاليكوت) أشهر مواني (المليبار) صار مبغضاً للإسلام:

(١) ابن ماجد، كتاب الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٣٦.

(٢) منصور الخارجي، رحماني (رهمانج) مخطوط بحوزة الأستاذ خالد محمد سالم بالكويت.

(٣) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٧٨و٨٦.

(١) قطب الدين النهروالي، البرق اليماني في الفتح العثماني (نسخة مصورة بالميكروفيلم).

وصار فيها مبغض الإسلام والناس في خوف وفي اهتمام

وابن ماجد كبقية الناس في حيرة من أمرهم:

يا ليت شعري ما يكون منهم والناس معجبين من أمرهم

وما عرف من مؤلفات ابن ماجد ومنظوماته، حتى الآن «كتاب الفوائد في أصول علم البحار والقواعد» وعدد من الأراجيز، أشهرها أرجوزة «حاوية الاختصار في أصول علم البحار» و«السفالية».

وتاريخ وفاته مجهول كتاريخ ولادته. لكن لم تعرف له قصيدة بعد سنة ٩٠٦ هـ، وهو تاريخ القصيدة «المخمسة».

٢ـ المهري: هو سليمان بن محمد المهري المحمدّي. هكذا ورد اسمه في مخطوطة «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية» المحفوظة بالمكتبة الوطنية بباريس.

فهو من آل محمد، إحدى قبائل المهرة المعروفة، ومن ربابنة ساحل بلاد العرب الجنوبي، الذين عايشوا الغزو البرتغالي للمواني العربية، وشهدوا ما تعرضت له المراكب العربية من الأحداث المؤلمة التي ذهب ضحيتها كثير من الملاحين العرب.

ولا توجد فيما وصلنا من مؤلفات المهري إشارة واحدة تمكننا، حتى على وجه التقريب، من التعرف على تاريخ ميلاده، ووفاته، ومكان نشأته. لكن لا نستبعد أن ضربه المثل، أكثر من مرة، بسنة ٩١٧هـ، عند شرحه في كتاب «المنهاج»(٢) لطريقة معرفة «حلول الشمس والقمر في البروج والمنازل على حساب النيروز» أنه أدرك ابن ماجد وعاش حتى منتصف القرن العاشر الهجري، وأن سنة ٩٦١هـ، التي أرخ بها الفراغ من نسخ مخطوطة «العمدة» الباريسية، أقرب إلى سنة وفاته، إن لم يكن نسخها قد تم وهو على قيد الحياة.

وما قلناه عن ابن ماجد، من حيث البيئة التي نشأ بها، وسعة الثقافة والمهارة الملاحية، يصح قوله أيضاً، من غير شك، عن المهري. بل إن المهري أوسع خبرة من ابن ماجد في الملاحة في شرقي المحيط الهندي، أو ما يعرف عند البحارة بـ (تحت الريح).

ونلاحظ أن المهري لا يتحدث عن نفسه في مؤلفاته، كابن ماجد، وأن أسلوبه يخلو من الضعف والركاكة، والحشو الذي لا يمت إلى الملاحة بصلة، الذي نجده في مؤلفات ابن ماجد ومنظوماته. وما عرف، حتى الآن، من مؤلفات المهري في علم الملاحة، الكتب التالية:

١ـ «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية».

٢ـ «المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر».

٣ـ «تحفة الفحول في تمهيد الأصول في أصول علم البحر».

٤ـ «شرح تحفة الفحول».

٥ـ «رسالة قلادة الشموس واستخراج الأسوس».

(٢) سليمان المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، مخطوطة باريس، ورقة ٨٦.

(٣١) المسعودي، المروج، ج ١٦٧/١ (طبعة دار الأندلس ـ بيروت).

(٣٢) (قلهات): مدينة قديمة على ساحل عمان الشرقي، إلى الجنوب من مسقط.

(٣٣) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٧٢.

(٣٤) بريبلوس، الترجمة الانجليزية، التعليق ص ٢٢٧ (طبعة ١٩١٢).

(٣٥) حوراني، الملاحة العربية، ترجمة يعقوب، ص ٢٥٧.

(٣٦) (كنبايه) أو (كمبايا): شبه جزيرة من إقليم (جوزرات) بشمال غربي الهند، مشهورة لدى البحارة العرب. من أشهر موانئها (الديو) واشتهر خليجها بعظم حالة الجزر والمد فيه.

(٣٧) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٧٥.

(٣٨) (التنبول): أوراق شجر قلبية الشكل، تنتشر عادة مضغها بشكل واسع في عموم الهند، والشرق الأقصى.

(٣٩) (النيروز): هو التقويم الملاحي عند البحارة العرب، وهو عند المتقدمين منهم النيروز العربي ـ الهندي. وتبدأ سنته في اليوم الثالث عشر من شهر تشرين الثاني[1]. و سنة النيروز غير مقسمة إلى شهور، وأسابيع، وإنما تحسب بعدد أيامها. وفي الجدول التالي وضعنا ما يقابل، على وجه التقريب، اليوم الأول من كل شهر من الشهور الشمسية، من أيام النيروز، حتى تسهل مقابلة أيام النيروز، الواردة في هذا البحث، بأيام الشهور الشمسية.

---

(١) ابن ماجد، أرجوزة «الحاوية»، الفصل الثالث، مخطوطة باريس.

النيروز	ما يقابله من أيام الشهور الشمسية
١	١٣ نوفمبر
١٩	١ ديسمبر
٥٠	١ يناير
٨١	١ فبراير
١٠٩	١ مارس
١٤٠	١ ابريل
١٧٠	١ مايو
٢٠١	١ يونيه
٢٣١	١ يوليه
٢٦٢	١ أغسطس
٢٩٣	١ سبتمبر
٣٢٣	١ أكتوبر
٣٥٤	١ نوفمبر
٣٦٥	١٢ نوفمبر

مواسم السفر وخطوط الملاحة:

(١) حوراني، الملاحة العربية، ترجمة يعقوب، ص ٩٦.

(٢) المسعودي، المروج، ج ١٦٨/١.

(٣) (النيروز): تبدأ السنة النيروزية، عند البحارة ـ كما ذكرنا ـ في ١٣ من تشرين الثاني.

(٤) «الرياح الشمالية»: في الوقت الذي تهب فيه الرياح الجنوبية الغربية في المحيط الهندي وخليج عدن، تهب رياح الشمال من شمالي شبه الجزيرة العربية والبحر الأحمر، فتقابل الرياح الجنوبية الغربية فوق مرتفعات اليمن والحبشة (انظر الخريطة)[1].

(٥) سليمان المهري، المنهاج الفاخر، مخطوطة باريس، ورقة ٨٢.
مطر الفيل: مطر الخريف في الهند.

(٦) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٧١، ٧٢.

(٧) (المشقاص): بساحل المهرة، من فرتك غرباً.

(٨) ابن ماجد، الفوائد، المخطوطة، ورقة ٧١.

(٩) (كينيا وتنزانيا): كانتا قديماً تعرفان بـ (الزنج)، وتعرفان بـ (السواحل) عند البحارة العرب المتأخرين، وعند سكان سواحل بلاد العرب الجنوبية والشرقية.

(١٠) Basil Davidson, The African Past, P.133 (Penguin Books)

(١١) (تحت الريح): اصطلاح بحري يطلق، عند البحارة، على الجزء الشرقي من المحيط الهندي، وسواحله، وجزره، كما يعرف الجزء الغربي منه بـ (فوق الريح). والمقصود بالريح هنا الريح الجنوبية الغربية. فمن جاء مع الريح من الجهة التي تهب منها، فيقال إنه «فوق الريح» ومن كان في الجهة المقابلة لمهب الريح فيقال أنه «تحت الريح».

(١٢) (الأحقاف): يبدأ برّ الأحقاف عند البحارة من جهة الشرق من برّ (رأس فرتك). قال ابن ماجد في وصف ساحل بلاد العرب الجنوبي: «رأس الحد ويسمى (رأس الجمجمة» وبرّه يسمى برّ (الأطواح) إلى حدود (مصيرة).. ومن (مصيرة) يميل البر إلى حدود (فرتك) بين الجنوب والمغارب، فتلك أوائل الأحقاف.. ومن فرتك إلى عدن هو بحر الجزر.. ومن عدن إلى الباب في المغارب فهذه أول تهائم اليمن[1]».

---

(١) Willian C. Brice, South-West Asia (Vol. VIII) P.43.

(١) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٦٢.

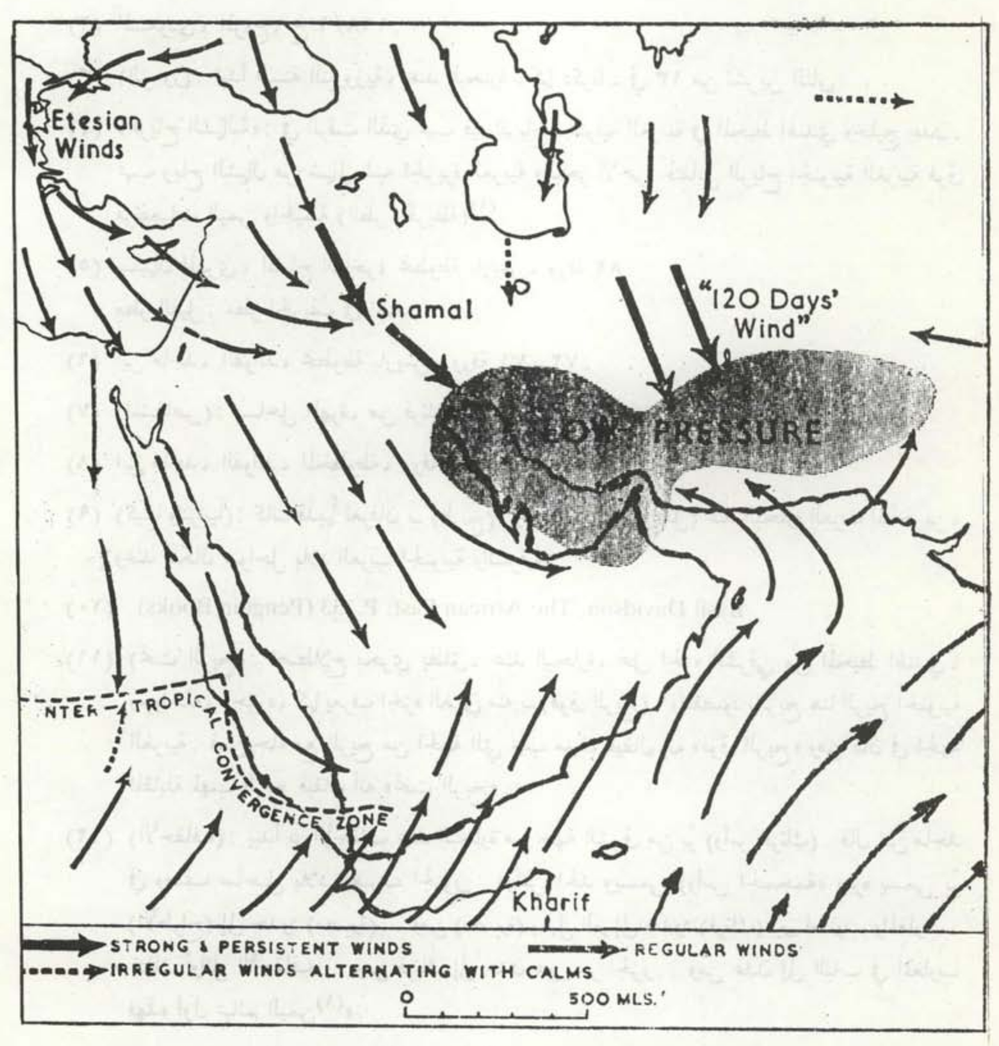


FIG. 15—The wind systems of summer

نقلت هذه الخريطة عن كتاب
South-West Asia, by W.C.Brice

(١٣) (مصيرة): جزيرة بجوار ساحل عمان إلى الجنوب الغربي من رأس الحد، الذي يسمى أيضاً (رأس الجمجمة).

(١٤) (الشلي): يعني الريح التي يسميها بعضهم (الشلي) وهي تهب من الشمال الغربي. قال ابن ماجد: «وأرياح [مغيب] السماك الرامح[٢] تسمى (الشلي) في بعض الاصطلاحات لركاب البحرِ الذين يسافرون في البحر الهندي»[٣]. وقد تهب هذه الريح بعنف. قال سليمان المهري إن طوفان (عاصفة) التسعين، أي الذي يهب في التسعين من النيروز. «قد يضرب في أرض الأحقاف، يأتي من البرّ يسمونه المهرة الشلي»[٤].

(١٥) سليمان المهري، المنهاج، مخطوطة باريس، ورقة ٨٢.

(١٦) (ساجر): جبل على ساحل خليج (القمر) إلى الشمال الشرقي عن رأس فرتك.

(١٧) (باتالا): سبق تحديد موقعها على ساحل الهند الغربي.

(١٨) المسعودي، المروج، ج ١/١٢٣.

(١٩) «صلابة السهيلي»: صلابة الريح التي تهب من ناحية مطلع أو مغيب نجم سهيل، بجوار القطب الجنوبي.

(٢٠) (جردفون): يطلق عند البحارة على رأس (جردفوي) أو (غردفوي) وهو المعروف حالياً برأس (عسير).

(٢١) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة، ورقة ٧٧.

(٢٢) (الكحل) و (الدباغات): على ساحل الصومال المقابل لبلاد العرب.

(٢٣) (الكم البربري): خليج عدن.

(٢٤) المهري، العمدة، مخطوطة باريس، ورقة ٤٩.

(٢٥) (داميريكا): سبق تحديد موقعها على ساحل الهند الغربي.

(٢٦) بريبلوس، الترجمة الانجليزية، ص ٤٤ (طبعة ١٩١٢).

---

(٢) السماك الرامح: نجم مشهور يطلع في الجانب الشمالي الشرقي من السماء، وهو من القدر الأول.
(٣) ابن ماجد، الفوائد، مخطوطة باريس، ورقة ٣٧.
(٤) سليمان المهري، المنهاج، مخطوطة باريس، ورقة ٨٢.

سلسلة اعداد النشرة لعامي ١٩٨٦ و ١٩٨٧

٨٥- النقل بالسكك الحديدية في الوطن العربي	د سعيد احمد عبده
٨٦- مشكلة الاسكان في دولة الكويت	د. عبدالله الكندري
٨٧- مكة المكرمة دراسة في تطوير النمو الحضري	د. محمود السرياني
٨٨- الميزانية المائية لحوض وادي فاطمة	د. محمد سعيد البارودي
٨٩- فصلية الأمطار في الحوض الشرقي للبحر المتوسط وآسيا العربية	د. نعمان شحادة
٩٠- أثر المكان الأمثل	د. سميح أحمد عودة
٩١- العلاقة بين درجة خشونة القاع ومقدرة النهر على النحت والوصول الى مرحلة التوازن	د. محمود دياب راضي
٩٢ - أنظمة تسمية الشوارع والميادين وترقيم المساكن	د. غازي مكي
٩٣- التقاليد والتحديث والجغرافيا	عبدالرحمن سعود البليهد
٩٤- الاسواق المركزيه في مدينة الرياض ودراسة جغرافية في التوزيع السلوكي	د. شوقي بن ابراهيم مكي
٩٥- المواد الاولية الزراعية في الاقطار النامية بين الاحتكار ومنافسة البدائل الصناعية	الاستاذ الدكتورعلي علي البنا
٩٦- مفهوم جغرافية السكان في الصين واليابان	د. أمل العذبي الصباح
٩٧- سكان دولة الامارات	د. عبدالحميد غنيم
٩٨- حول مشكلة الحت وانجراف التربة في جبال سورية الساحلية (محافظة طرطوس)	د. محمد اسماعيل الشيخ
٩٩- تطور الوظيفة الصناعية في المدينة السعودية	د. محمد أحمد الرويثي
١٠٠- موارد المياه في شبه جزيرة سيناء	د. السيد السيد الحسيني
١٠١- موقع الامارات العربية المتحدة	د. محمود توفيق محمود
١٠٢- المدينة العربية والاسلامية	أ.د. أحمد علي اسماعيل
١٠٣- السكان في البحرين	د. عبدالله حمد سبت
١٠٤- أسطورة هيبالوس والملاحة في المحيط الهندي	حسن صالح شهاب

سلسلة اصدارات وحدة البحث والترجمة

١- تقلبات المناخ العالمي	عرض وتعليق : أ. د. محمد صفي الدين أبو العز
٢- محافظة الجهراء	أ. د. زين الدين غنيمي
٣- تعدادات السكان في الكويت	د. أمل العذبي الصباح
٤- أقاليم الجزيرة العربية بين الكتابات العربية القديمة والدراسات المعاصرة	أ. د. عبدالله يوسف الغنيم
٥- أشكال سطح الأرض المتأثرة بالرياح في شبه الجزيرة العربية	أ. د. عبدالله يوسف الغنيم
٦- حول تجربة العمل الميداني لطلاب الجغرافيا بجامعة الكويت	أ. د. صلاح الدين بحيري
٧- الاستشعار من بعد وتطبيقاته الجغرافية في مجال الاستخدام الأرضي	أ. د. علي البنا
٨- البدو والثروة والتغير: دراسة في التنمية الريفية للامارات العربية المتحدة وسلطنة عمان	ترجمة : د. عبدالاله أبو عياش حسن صالح شهاب
٩- الدليل البحري عند العرب	
١٠- بعض مظاهر الجغرافيا التعليمية لمقاطعة مكة المكرمة	د. ناصر عبدالله الصالح
١١- طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي	حسن صالح شهاب
١٢- نباك الساحل الشمالي في دولة الكويت دراسة جيوجورفولوجيه	د. عبد الحميد احمد كيلو د. محمد اسماعيل الشيخ

سلسلة منشورات وحدة البحث والترجمة

١- بيئة الصحاري الدافئة	ترجمة : أ.د. علي البنا
٢- الجغرافيا العربية	تعريب وتحقيق : د. عبدالله يوسف الغنيم د. طه محمد جاد
٣- مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي	د. عبدالعال الشامي
٤- العالم الثالث : مشكلات وقضايا	ترجمة : أ.د. حسن طه نجم
٥- التنمية الزراعية في الكويت	أ.د. محمد رشيد الفيل
٦- القات في اليمن : دراسة جغرافية	د. عباس فاضل السعدي
٧- هيدرولوجية الأقاليم الجافة وشبه الجافة	تعريب: د. سعيد أبو سعدة
٨- منتخبات من المصطلحات العربية لأشكال سطح الأرض	أ.د. عبدالله يوسف الغنيم
٩- البلدان اليمانية عند ياقوت الحموي	تحقيق القاضي اسماعيل بن علي الأكوع
١٠- المدن الجديدة بين النظرية والتطبيق	د. أحمد حسن ابراهيم
١١- الأبعاد الصحية للتحضر	ترجمة : أ.د. محمد عبدالرحمن الشرنوبي
١٢- التطبيقات الجغرافية للاستشعار من بعد : دليل مراجع	د. صبحي المطوع
١٣- قواعد علم البحر	حسن صالح شهاب
١٤- الانسياق الرملي وخصائصه الحجمية بصحراء الدهناء على خط الرياض - الدمام	مشاعل بنت محمد بن سعود آل سعود
١٥- التخطيط الحضري لمدينة الأحمدي وإقليمها الصناعي.	د. وليد المنيس د. عبدالله الكندري
١٦ - كيف ننقذ العالم	ترجمة : أ د. علي علي البنا، أ.د. زين الدين عبدالمقصود